ズーム
ZOOM JAPON
www.zoomjapon.info
gratuit numéro 41 - juin 2014

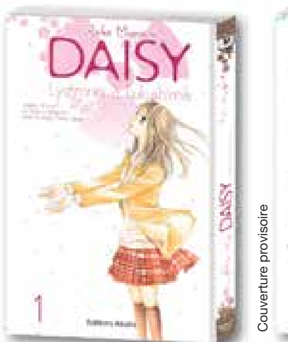
Le Japon vu du train

JR Kyûshû



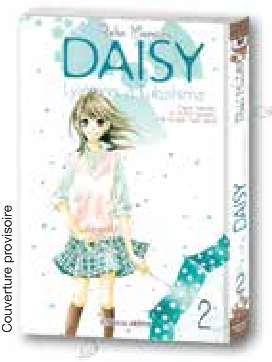
LE PREMIER SHOJO POST-FUKUSHIMA

Inclus une postface de KARYN NISHIMURA POUPÉE



Déjà en librairie

Couverture provisoire



03 juillet 2014

Série complète en 2 tomes





ÉDITO En voiture



A l'approche des vacances d'été, *Zoom Japon* vous invite à partir à la découverte du train. Depuis quelques années, les compagnies de chemin de fer ont redoublé d'efforts pour créer des trains extraordinaires destinés à mettre en valeur les régions traversées et le service à la japonaise. Nous vous proposons d'en découvrir certains d'entre eux et de rencontrer les principaux promoteurs de ces trains pas comme les autres. Si vous préférez faire des efforts physiques, rendez-vous à Imabari sur l'île de Shikoku où vous pourrez louer des vélos pour aller à Onomichi de l'autre côté de la mer Intérieure, à travers un parcours magnifique au milieu des îles qui la parsèment. Bon voyage à toutes et à tous.

LA RÉDACTION
courrier@zoomjapon.info

91,8 % des Japonais sont inquiets d'une confrontation entre leur pays et la Chine. Le sondage du *Sankei Shimbun* réalisé après la montée des tensions entre le Vietnam et la Chine début mai, montre le pessimisme de l'opinion quant à l'avenir des relations bilatérales.

Couverture : JR Kyûshû

LE REGARD D'ERIC RECHSTEINER

A Tôkyô, quartier de Yoshiwara



© Eric Rechsteiner

Dans l'ancien Edo, le quartier de Yoshiwara était celui des plaisirs. C'est un endroit qui réserve aujourd'hui encore de nombreuses surprises comme ce conteur avec son *kamishibai* (théâtre de papier). Avant que la télévision ne fasse son entrée massive dans les foyers, le *kamishibai* était un divertissement apprécié des enfants qui venaient écouter avec attention les histoires de ces artistes ambulants.

SOCIÉTÉ Vive les jours fériés

Il y avait jusqu'à présent 15 jours fériés. A compter de 2016, il y en aura un seizième. Les députés ont adopté la modification de la loi les concernant. Ils ont notamment créé un nouveau jour chômé : le 11 août. Le "jour de la montagne" est né sous la pression de plusieurs associations d'amateurs des sommets qui voulaient rétablir la justice face au jour de la mer, fêté le troisième lundi de juillet.

NUCLÉAIRE Quand la justice s'en mêle

Le tribunal de Fukui a jugé, le 21 mai, que les réacteurs 3 et 4 de la centrale nucléaire d'Ôi, actuellement à l'arrêt, ne devraient pas être redémarrés, estimant que leur exploitation entraînerait "des risques". La compagnie d'électricité Kansai Electric Power a décidé de faire appel contre cette décision, une première depuis l'accident de Fukushima Dai-ichi.

SÉRIE Le "cours" des hommes

Pour lutter contre l'alcoolisme, la ville de Higashi-Matsushima invite les hommes à se réunir.

L'alcool peut être un excellent lubrifiant pour améliorer les relations entre les individus. Néanmoins, depuis le séisme et le tsunami qui ont frappé le nord-est de l'archipel, l'augmentation de la dépendance à l'alcool est devenue un sujet préoccupant chez les personnes seules et isolées. C'est la raison pour laquelle la direction des affaires sanitaires à Higashi-Matsushima, située à quelques kilomètres d'Ishinomaki, a mis en place l'*"otokojuku"*, un cours destiné à redonner du tonus aux hommes. Le premier rendez-vous s'est déroulé dans le quartier des logements provisoires du parc des sports Yamoto. Il consiste à aider les hommes à se constituer des réseaux d'amitiés et se maintenir en bonne santé. La session de 5 cours est aujourd'hui achevée, donnant lieu à la première réunion de l'association des anciens "diplômés" qui s'est constituée à l'automne dernier. Il s'agissait d'approfondir leurs relations grâce à la présence revigorante de l'alcool.



Comme nous vous l'avions annoncé dans notre numéro de mars, nous avons entamé la publication d'une série d'articles rédigés par l'équipe de l'*Ishinomaki Hibi Shimbun* dans le but d'informer les lecteurs sur la situation dans l'une des villes les plus sinistrées. Malgré ses difficultés, ce quotidien local continue à enquêter et à apporter chaque jour son lot de nouvelles. Si vous voulez le soutenir dans sa tâche, vous pouvez vous abonner à sa version électronique pour 1000 yens (moins de 7 euros) par mois :
https://newsmediastand.com/nms/N0120.do?command=enter&mediaId=2301



Ishinomaki Hibi Shimbun

Depuis le lancement de cette opération, ses promoteurs ont réussi à redonner du tonus aux anciens.

La plupart du temps, les réunions dans les quartiers de logements provisoires sont organisées par des femmes qui boivent du thé. L'*otokojuku* a justement été lancé pour favoriser une plus grande implication des hommes dans ce genre d'événement. Il a démarré en juin 2013 et s'est étalé sur 4 mois. On a expliqué à un groupe d'hommes âgés de 60 à 80 ans ce qu'il fallait faire pour qu'ils gardent la forme. Les cours étaient dispensés par des infirmières et des nutritionnistes. Les promoteurs de ce projet ne souhaitaient pas s'arrêter en si bon chemin et ont décidé d'assurer un suivi, en mettant sur pied une réunion régulière d'anciens "élèves" qui y participent sur une base volontaire. Ils se réunissent ainsi une fois par mois. La direction des affaires sanitaires à l'origine de l'*otokojuku* soutient ce processus tout en laissant une forte autonomie de façon à ce que ce soit les participants qui déterminent le contenu de leur rassemblement mensuel. Elle se montre ainsi très ouverte à la participation de personnes extérieures à l'association comme lors de la marche nordique organisée en octobre dernier dans le but de brûler un maximum de calories. La dernière réunion de l'année 2013 a eu lieu le 18 décembre dernier. Et c'est SATÔ Kazuo, 70 ans, responsable du district de Hamasuka qui s'en est chargé. Il avait prévu une réunion festive où l'alcool coulerait à flots pour fêter quelques bonnes nouvelles comme la décision portant sur les futures constructions et le relogement dans des HLM publics de la plupart des personnes qui vivaient dans des lo-



Ishinomaki Hibi Shimbun

Le plaisir de se réunir prime sur la consommation abusive d'alcool.

gements provisoires. Il en a profité pour inviter des infirmières afin qu'elles fournissent des informations sur la meilleure façon de se comporter face à l'alcool en cette période favorable à la consommation de boissons alcoolisées. Il a aussi mis au défi ceux qui n'avaient pas bonne réputation en tant que cuisinier, en leur demandant de préparer un plat simple (du poisson) au four. Une fois les plats terminés, on les a alignés sur une table et on a ainsi pu procéder au toast. L'idée était de limiter la consommation d'alcool à 50 cl de bière et 10 cl de *shôchû*, un alcool distillé à 25°. Chacun a respecté la règle. "*L'ambiance agréable qui s'en est dégagée m'a rendu pompette*", raconte SATÔ Kazuo. Ce n'est pas simplement le fait de vivre seul, mais ce qui est très spécial, ce sont ces relations entre hommes. "*Ce type de réunion mensuelle est l'occasion d'aborder de façon légère des questions de santé*", confirme-t-il. C'est un des enseignements de l'*otokojuku*.

Plutôt que de boire seul dans son coin, le risque de sombrer dans l'alcool se réduit quand on se rassemble et qu'on s'amuse. On dit que l'alcool est le meilleur médicament, mais c'est aussi une calamité si l'on en consomme trop. L'un des objectifs de l'*otokojuku* était à la fois de favoriser une consommation modérée d'alcool en groupe et de faire attention à sa santé. A l'avenir, on envisage d'inviter des femmes afin d'élargir les cercles d'amitié autour de discussions sur une meilleure hygiène de vie.

KUMAGAI TOSHIKATSU



JR Kyûshû

Le Nanatsuboshi, Seven stars in Kyûshû, est le joyau des trains japonais. Il est l'équivalent de l'Orient Express.

L'univers du train réinventé

C'est sur l'île de Kyûshû que les trains spéciaux ont pris leur essor. Ils font des petits dans le reste du pays.

Prendre le train au Japon est déjà un plaisir. On apprécie sa ponctualité, sa propreté et sa commodité. Il vous emmène partout y compris dans des endroits où il n'existe pas d'autres moyens de transport. Désormais, prendre le train dans l'archipel, du moins dans certaines régions, revient à se lancer dans des voyages d'exception. Depuis quelques années, les compagnies de chemin de fer, confrontées à une baisse de fréquentation sur certaines de leurs lignes, ont commencé à réfléchir à la possibilité de les relancer, en créant des trains spéciaux. Plutôt que de fermer purement et simplement des lignes moins rentables, mais toujours utiles pour une partie de la population locale, les responsables de ces entreprises ont réfléchi à la meilleure façon d'attirer de nouveaux passagers. Leur idée était également de promouvoir le tourisme local dans des régions disposant à la fois d'une richesse naturelle, mais aussi d'une histoire susceptible d'intéresser le public. La compagnie JR Kyûshû est à la pointe de cette stratégie qui commence à porter ses fruits et surtout à inciter les autres sociétés ferroviaires à suivre le même exemple. Disposant d'un réseau assez étendu, mais d'une population insuffisante pour le rentabiliser et permettre de l'entretenir correctement, JR Kyûshû s'est donc lancée dans le développement de ces trains dont les noms sont souvent tout un programme. *Yufuin no mori* (La forêt de Yufuin), *Asoboy* (jeu de mot entre le verbe jouer (asobu) et le mont Aso par où passe le train), *Hayato no kaze* (Le vent de Hayato) ou encore le *Nanatsuboshi in Kyûshû* (Sept étoiles à Kyûshû) pour ne citer que ceux-là sont des trains qui ont chacun une identité très forte liée à la région qu'il traverse. Pour son PDG, Karaike Kôji, il est essentiel de séduire une nouvelle clientèle, en particulier celle venue de l'étranger. Jusqu'à présent, il a, en partie, rempli son contrat puisque le nombre de touristes étrangers est en forte augmentation depuis quelques années. Essentiellement asiatiques, en particulier Sud-Coréens grâce à la liaison maritime entre Fukuoka et Pusan, ces voyageurs apprécient le confort de ces trains qui mettent en avant la nature traversée. La plupart de ces trains sont équipés de grandes baies vitrées qui permettent aux passagers de profiter des paysages. D'autres, comme l'*Orenji shokudô* (restaurant Orange) entré en service au printemps 2013, misent sur un autre point fort de la culture locale : la cuisine. Entre Sendai et Shin-Yatsushiro, les passagers peuvent à la fois déguster de savoureux plats et bénéficier d'une vue imprenable sur la mer. En l'espace d'un an d'exploitation, ce train a accueilli plus de 10 000 passagers. Aujourd'hui, JR Kyûshû voudrait bien recevoir plus d'Européens. L'ouverture de la ligne aérienne directe Amsterdam - Fukuoka (4 vols par semaine grâce à KLM) est un premier élément de satisfaction. La compagnie de chemin de fer a aussi décidé de réserver quelques places sur son train vedette le *Nanatsuboshi* aux clients étrangers. La demande japonaise étant tellement forte qu'il est impossible d'avoir une cabine avant un an. Une attitude offensive que d'autres entreprises commencent à copier. JR East a récemment annoncé son intention de lancer un train-croisière semblable au *Nanatsuboshi*. Elle a aussi créé le *Tôhoku Emotion*, un train qui s'inspire de l'*Orenji Shokudô*.

Odaira Namihei

DÉCOUVERTE L'originalité fait leur force

Yufuin no mori

C'est un train tout en rondeur dans lequel on a tout de suite envie de monter quand on le voit pour la première fois. Il dessert deux cités thermales radicalement différentes l'une de l'autre. La première, Yufuin, a donné son nom au train vert. C'est une petite ville très agréable où il fait bon se promener. On quitte très vite son centre pour plonger dans la campagne et les rizières. En chemin, on croise de nombreux *ashiyu* (bains de pieds d'eau chaude). Le premier d'entre eux se trouve sur le quai de la gare près de la sortie principale. On en trouve un peu partout ailleurs. Ils sont bien sûr gratuits. Des distributeurs de serviettes (200 yens) sont à votre disposition si vous n'avez pas sur vous de quoi vous essuyer. La seconde ville vers laquelle ce charmant train vous entraîne s'appelle Beppu, symbole de l'industrie du thermalisme dans l'archipel. Il est très facile de savoir quand vous approchez de Beppu. L'odeur du soufre y est très forte.

JR Kyûshû



Le train, lui, n'en a cure. Il vous transporte tranquillement jusqu'à votre destination. C'est à vous de choisir l'atmosphère qui vous sied le mieux. Malgré tout, Yufuin conserve notre préférence. De nombreux bains vous y attendent comme le Musôen à 20 mn de la gare et son magnifique bain en extérieur et sa vue imprenable sur la montagne. Mais il y en a bien d'autres encore.

O. N.

Koshino Shu ＊ Kura

Mis en service en mai 2014, cette nouvelle rame a un nom qui est déjà tout un programme. *Shu*, c'est le saké. ＊ fait penser au caractère du riz, au flocon de neige et Kura, c'est à la fois l'entrepôt ou la brasserie de sake. C'est donc à un voyage centré sur les spécificités de cette région rizicole auquel les voyageurs sont conviés entre Takada et Tôkamachi (ligne Iiyama). En sirotant tranquillement leur saké choisi parmi les meilleurs du terroir, ils pourront profiter de la vue sur la mer du Japon sur fond de jazz interprété en live. Ils passeront ainsi par Oumigawa, la gare la plus proche de la mer et se régaleront de la cuisine locale servie à bord. Toutes les gares desservies par ce nouveau train ont aménagé leurs quais pour accueillir les passagers dans un cadre harmonieux. Un aller-retour coûte 13 600 yens.



JR East

O. N.

Tôhuku Emotion

Dans le but de soutenir le retour des touristes dans les régions sinistrées, JR East a lancé, au printemps 2014, ce train restaurant entre Hachinohe et Kuji, au nord-est de l'archipel. A l'instar de l'*Orenji shokudô* exploité sur l'île de Kyûshû, il s'agit à la fois de mettre en avant des paysages fantastiques notamment le long de la côte Pacifique et de promouvoir un savoir-faire culinaire. Les wagons sont aménagés pour permettre aux voyageurs d'avoir une vue sur les paysages tout en dégustant une cuisine haut de gamme en deux temps. A l'aller (départ : 11 h05), le déjeuner servi jusqu'à Kuji (12h52). Et au retour (départ : 14h20), le buffet des desserts à savourer jusqu'à Hachinohe (16h05). Ce train circule le week-end et les jours fériés. Pour en profiter, il faut compter 11 300 yens l'aller-retour, en pensant à réserver le plus rapidement possible, car les places s'arrachent déjà comme des petits pains. On peut reprendre le train aussi souvent que l'on veut, car le menu change tous les trois mois, s'adaptant ainsi aux produits de saison. Les repas sont aussi servis dans une vaisselle produite artisanalement dans la région. De quoi satisfaire l'ensemble des acteurs de cette région qui a beaucoup souffert de la catastrophe du 11 mars 2011. Comme son nom l'indique, ce train engendre une véritable émotion chez les voyageurs, mais aussi chez les habitants heureux de voir les touristes revenir.



JR East

O. N.

SL Ginga

Le 12 avril 2014, une semaine après la remise en service des lignes Kita Riasu et Minami Riasu exploitées par la petite société Sanriku Tetsudô dans les zones côtières les plus touchées par le tsunami du 11 mars 2011, JR East a inauguré ce train spécial directement inspiré par l'univers de MIYAZAWA Kenji et de sa nouvelle *Train de nuit dans la voie lactée* (éd. Le Serpent à Plumes). La compagnie, qui a beaucoup à se faire pardonner dans cette région sinistrée en raison de ses tergiversations à relancer certaines lignes endommagées, a tout de même réussi à créer un train extraordinaire qui parcourt les 90,2 km entre Hanamaki et Kamaishi en 4h30, avec un arrêt de 70 mn à Tôno. Cette dernière ville est célèbre parce qu'elle abriterait des *kappa*, ces petites êtres espiègles toujours prêts à faire de mauvaises blagues. L'atmosphère rétro qui rappelle la fin des années 1920 est particulièrement bien réussie, ce qui permet de plonger dans l'univers de cet auteur très connu dans l'archipel. A l'extérieur les wagons bleus ornés de décorations couleur or se détachent parfaitement dans ce paysage verdoyant ou enneigé selon le moment où vous l'empruntez. Si vous voulez participer à cette expérience à bord du train tiré par la C58 239, il faut réserver l'une des 176 places en vente. Il circule principalement le week-end et les jours fériés. Il bénéficie déjà d'une grosse cote de popularité.



Gabriel Bernard

O. N.

RENCONTRE L'homme qui aimait les trains

Ses réalisations ferroviaires font rêver. OKUYAMA Ken évoque son travail et les projets qu'il a réalisés.

Il est impossible d'évoquer la conception de train sans mentionner OKUYAMA Kiyoyuki ou Ken OKUYAMA comme on le connaît à l'étranger. Pendant des années, il a travaillé dans le secteur automobile en tant que concepteur en chef chez General Motors, Porsche et Pininfarina où il a été responsable des marques emblématiques Ferrari et Maserati. Cependant, depuis qu'il a créé sa société Ken Okuyama Design en 2007, il a entamé une collaboration fructueuse avec la compagnie de chemin de fer JR East pour laquelle il a réalisé plusieurs trains qui circulent dans le nord-est de l'archipel, région où il a grandi.

Vous êtes très connu pour votre travail dans l'automobile. Aujourd'hui, vous vous investissez beaucoup dans les trains. Quand vous étiez enfant, avec lequel jouiez-vous le plus ?

OKUYAMA Kiyoyuki : A vrai dire, les deux. J'ai grandi à proximité de la gare de Yamagata, presque à l'intérieur. J'ai passé des heures à regarder manœuvrer les locomotives à vapeur. En même temps, à cette époque, c'est-à-dire dans la première moitié des années 1960, les Japonais ont commencé à pouvoir s'offrir une voiture. Dans ma famille, nous avons dû avoir la nôtre quand j'avais 5 ou 6 ans.

En tant que designer, quelle est la plus grande différence que vous ayez rencontrée entre le travail sur la voiture et celui sur le train ?

O. K. : La plus grande différence est sans doute liée au volume. D'un côté, les usines d'automobiles produisent quelque 3 000 véhicules par jour d'un certain modèle tandis que les constructeurs de trains opérant pour le groupe JR ne fabriquent que 70 à 80 rames d'une série. En conséquence, les matériaux utilisés et la technologie concernée n'ont pas grand chose à voir d'un secteur à l'autre. Par exemple, on a souvent recours aux moules dans l'automobile et la plupart des composants se trouvent assez facilement sur le marché. Dans l'univers du train, on doit souvent partir de zéro et de nombreuses pièces sont fabriquées à la main. C'est gérable lorsqu'on n'a qu'un seul prototype à faire, mais quand il faut le répéter 70 fois, ça devient problématique. En dehors de cet aspect technique, j'aborde chaque projet de la même façon. En d'autres termes, j'ai toujours à l'esprit l'individu qu'il soit dans un train, une voiture ou qu'il utilise une paire de lunettes. J'utilise mon imagination pour me mettre à la place des usagers et tenter de deviner leurs attentes, leurs désirs ou leurs souhaits, surtout leurs futurs besoins. Quand on commence un projet, on doit se demander comment sera le marché dans cinq ans.



JR East

Le designer travaille actuellement sur un "train croisière de luxe" qui circulera en 2017.

Ce n'est pas évident…

O. K. : En effet. Il arrive souvent que les commanditaires du projet ne soient pas d'accord avec nos idées. *(rires)* Notre travail consiste aussi à convaincre ces personnes de nous suivre. Pour cela, nous devons créer une histoire, parfois un univers complet autour du produit lui-même.

Puisque vous évoquez les commanditaires, vous travaillez souvent avec JR East. Comment cela se passe-t-il ?

O. K. : Cela a commencé il y a quelques années quand nous avons remporté consécutivement les contrats pour les nouveaux *shinkansen* Akita Komachi et Hokuriku. Ces deux succès nous ont permis de nouer une relation privilégiée avec JR East. En général, au Japon, tout est décidé en comité. Ce n'est pas un système très efficace. Chacun tente de fuir les responsabilités et la plupart du temps, cela crée pas mal de confusion. C'est quand même mieux d'avoir un seul interlocuteur qui vient avec de bonnes idées et qui dispose de l'autorité pour les appliquer. Mon travail consiste à rencontrer des clients, à écouter leurs idées et leurs motivations avant d'utiliser toutes les pièces du puzzle pour élaborer un projet. Il arrive souvent qu'ils n'aient pas une idée très claire de ce qu'ils veulent vraiment. Je dois donc arriver à faire émerger ce qui se cache dans leur tête. C'est un des aspects de mon travail que j'apprécie particulièrement.

Vous venez de parler des shinkansen, des trains qui allient vitesse et commodité. Vous travaillez aussi beaucoup sur les "trains spéciaux". J'aimerais bien avoir votre opinion sur cette vague de trains de luxe que le Japon connaît actuellement.

O. K. : J'aimerais dresser une comparaison avec les chevaux. Il y a bien longtemps, ils étaient nos seuls moyens de locomotion. Et puis avec l'avènement de moyens de transport plus commodes, plus rapides comme les trains, les voitures ou les avions, les chevaux ont été relégués au rang de loisirs et de sports. Le même phénomène commence à toucher les trains et les voitures. Aujourd'hui il est plus rapide et moins cher de prendre l'avion pour se rendre quelque part, mais en prenant le train, vous voulez profiter des paysages, de la bonne nourriture en famille. Cette tendance a favorisé l'émergence et le succès de ces "trains spéciaux" où le voyage – c'est-à-dire le temps passé dans le train – constitue l'élément central. L'autre point important concerne la destination que nous choisissons. De plus en plus de gens veulent sortir des sentiers battus et explorer des régions où ils ne sont jamais allés comme Iwate, au nord-est du Japon.

Le SL Ginga est sans doute le train le plus célèbre que vous ayez créé. Racontez-nous comment vous avez travaillé sur ce projet de locomotive à vapeur.

O. K. : C'est le premier projet de ce type auquel j'ai participé. Nous l'avons axé autour de deux thèmes. Le premier est la locomotive à vapeur qui apparaît dans la nouvelle de MIYAZAWA Kenji *Train de nuit dans la voie lactée* qui est l'une des



Okuyama Ken

OKUYAMA Ken travaille depuis plusieurs années à la conception de trains pour le compte de la compagnie JR East.

œuvres les plus connues et les plus appréciées de la littérature japonaise. Je l'avais lue quand j'étais enfant et à l'époque je l'avais trouvée très facile à comprendre. En m'y replongeant pour ce projet, j'y ai découvert plein de choses que je n'avais pas remarquées auparavant. C'est un ouvrage très complexe avec de nombreux textes cachés dedans. Le texte a été écrit à la fin des années 1920 et nous voulions recréer une atmosphère un peu rétro. Malheureusement, le train ne comporte pas de wagon-restaurant et donc nous n'avons pas pu y ajouter un bar qui aurait directement été inspiré par MIYAZAWA Kenji. Nous voulions aussi ajouter quelque chose susceptible de surprendre les voyageurs. D'où la présence du planétarium. En ce sens, voyager en train s'apparente à la visite d'un parc d'attractions comme Disneyland. Le second thème de ce train est la préfecture d'Iwate. Le voyage dure un peu plus de 4 heures et se déroule dans un décor naturel magnifique. Mais comme le dernier tronçon entre Hanamaki et Kamaishi est assez raide, nous avons ajouté un moteur diesel à la locomotive pour qu'elle puisse surmonter sans problème cette difficulté lors du trajet retour. En d'autres termes, il s'agit d'un train hybride.

J'imagine que ce train est un joli coup de pouce pour cette région.

O. K. : Bien sûr. Comme vous le savez, la préfecture d'Iwate a été durement frappée par le séisme et le tsunami du 11 mars 2011. La population est donc ravie de voir que le train SL Ginga est en mesure d'attirer des touristes de tout le Japon. Il est tellement populaire qu'il faut attendre 6 mois avant d'avoir une place.

Cet été, le shinkansen Toreiyu va entrer en service. C'est un autre projet original avec une touche vraiment japonaise. Une des voitures sera équipée de deux bains d'eau chaude pour des bains de pieds tandis qu'une autre aura des tatamis et des tables basses. Comment vous est venue cette idée ?

O. K. : En général, nous commençons un projet avec quelques idées que nous complétons après des sessions de travail et de réflexion. L'idée d'installer des bains d'eau chaude n'est pas nouvelle, mais jusqu'à présent la plupart des gens pensaient que c'était impossible à réaliser. Cependant, grâce à notre savoir-faire technique, nous avons été en mesure de régler tous les problèmes. L'eau est à température constante et il n'y a aucun danger que l'eau déborde même en cas de freinage brutal. Notre travail consiste à faire attention à tous ces détails. Quand vous êtes trop proche de quelque chose, on a tendance à ne voir qu'une partie des problèmes. Nous avions la chance de pouvoir observer les choses avec une plus grande distance, ce qui nous a permis d'offrir une vision nouvelle et une approche originale de cette question.

Je sais que vous travaillez déjà sur un nouveau projet.

O. K. : En effet. Il s'agit d'un "train croisière de luxe" pour le compte de JR East. Il devrait entrer en service au printemps 2016. Même s'il comportera 10 voitures, ce train n'embarquera que 35 passagers. Il offrira donc une expérience vraiment unique. Ce sera un voyage de trois jours comparable à une croisière en bateau classique. Le voyage sera coûteux. Il faudra débourser entre 4 300 et 5 100 euros par personne. Notre objectif est de faire mieux que le fameux *Nanatsuboshi* à Kyûshû pour offrir une expérience vraiment exceptionnelle. Chaque cabine ressemblera à une suite avec une salle de bain privative. Cela dit, on ne peut pas rivaliser avec une auberge traditionnelle (*ryokan*). Voilà pourquoi nous devons trouver une idée nouvelle. Mon idée est de construire un train plus haut que la normale avec une hauteur sous plafond de 4 mètres.

Qu'appréciez-vous le plus dans votre travail autour du train ?

O. K. : J'adore voir la réaction des enfants. Quand un nouveau train entre en service, je me rends à la gare pour observer tous ces enfants avec leurs mères qui prennent des photos. Je peux ainsi observer leurs visages extatiques. C'est quelque chose que je n'avais jamais pu expérimenter quand je travaillais chez Ferrari.

PROPOS RECUEILLIS PAR JEAN DEROME

LUXE L'Orient Express *made in Japan*

Depuis octobre dernier, il est possible de découvrir l'île de Kyûshû à bord d'un train d'exception signé MITOOKA Eiji.

Au cours de la dernière décennie, l'île de Kyûshû est devenue une sorte de paradis pour les amateurs de trains au Japon. C'est dans cette région que les trains spéciaux ont pris leur essor. Le principal architecte de ce phénomène s'appelle MITOOKA Eiji. Ce designer de 66 ans a obtenu de nombreuses récompenses pour son travail avec JR Kyûshû, parmi lesquelles les prestigieux prix Brunel et Blue Ribbon décernés aux meilleures réalisations ferroviaires.

"JR Kyûshû a réussi à créer des trains d'excursion qui mettent en valeur la beauté naturelle de l'île tout en permettant à certaines lignes menacées de fermeture de continuer à exister", confie-t-il.



Plus d'un million de yens pour profiter de la suite deluxe du Nanatsuboshi.

Gabriel Bernard

La plupart de ces trains ont été conçus par MITOOKA Eiji, mais il ne manque pas une occasion de tresser des lauriers au président de la compagnie. *"Mon travail consiste à faire des trains, mais le véritable moteur de ce changement est KARAIKE Kôji"*, rappelle-t-il. *"Il pense que le design est un des ingrédients du succès et grâce à son soutien, nous avons pu travailler en toute sérénité"*.

Le joyau de sa collaboration avec JR Kyûshû est le *Nanatsuboshi - Seven stars in Kyûshû*, un "train croisière" tellement luxueux qu'on le compare volontiers à un hôtel sept étoiles. *"Son nom s'inspire des sept étoiles de la petite Ourse"*, explique-t-il. *"Traditionnellement, ces étoiles aidaient les marins à traverser les océans. Notre train aide les gens à découvrir une nouvelle façon de vivre. Sept, c'est aussi le nombre de préfectures à Kyûshû et aussi le nombre des points forts de l'île : la nature, les sources thermales, l'histoire et la culture, les sites religieux, la cuisine, l'accueil et bien sûr les trains"*, ajoute-t-il en riant.

Lorsqu'on aborde le nom des trains, cela permet encore à MITOOKA d'évoquer le rôle de KARAIKE dans le développement de chaque projet. *"Avant de commencer à concevoir un nouveau projet, M. KARAIKE veut déterminer son nom. En général, c'est quelque chose à laquelle on pense à la fin, mais pour lui, le choix du nom est très important. Une fois que vous l'avez trouvé, vous pouvez commencer à construire une histoire et c'est à partir de là que je conçois l'ensemble du train. Je dessine les wagons, j'imagine le logo, je choisis les couleurs et les matériaux et je décide des services qui seront proposés aux passagers."* MITOOKA Eiji reconnaît qu'il trouvait au départ le nom de *Nanatsuboshi - Seven stars in Kyûshû* un peu trop long pour un train. *"Mais M. KARAIKE voulait montrer au reste du Japon et du monde le charme de Kyûshû. C'est pour cette raison qu'il voulait que le nom de l'île apparaisse"*, rappelle-t-il.

Concernant l'aspect du train proprement dit, il reconnaît aussi qu'il n'avait pas forcément la même approche que le PDG de JR Kyûshû. *"Il existait déjà un certain nombre de trains de luxe à commencer par l'Orient Express. Ils sont par ailleurs plus coûteux et plus longs à réaliser. Aussi ma première intention était de créer un train de style moderne. D'autant plus qu'en tant que designer, vous avez tendance à vouloir créer quelque chose de complètement nouveau, que personne n'a jamais vu. Mais KARAIKE Kôji a insisté pour que le style soit plus classique. 'C'est la meilleure façon de montrer la qualité d'un train. Les gens sont en effet impressionnés par ces détails qui soulignent le luxe du train. En définitive, nous avons créé la version japonaise de l'Orient Express"*, raconte-t-il.

Quand on évoque le luxe, MITOOKA explique pourquoi le train contient tant d'éléments précieux. *"Les usagers ordinaires passent en général moins d'une heure à l'intérieur d'un train. Et même lorsque vous entreprenez de voyager en train, vous n'y passez que quelques heures. Un voyage à bord du* Nanatsuboshi *peut durer jusqu'à 4 jours. C'est un voyage qui coûte cher, ce qui signifie que nos clients sont très exigeants. Nous ne pouvons pas nous permettre de les décevoir. Vous pouvez donc être sûrs qu'ils vont faire attention au moindre détail de la pomme de douche au simple tiroir, à chercher le petit défaut.* (rires) *Ils veulent juste être sûrs que leur argent a bien été dépensé."*

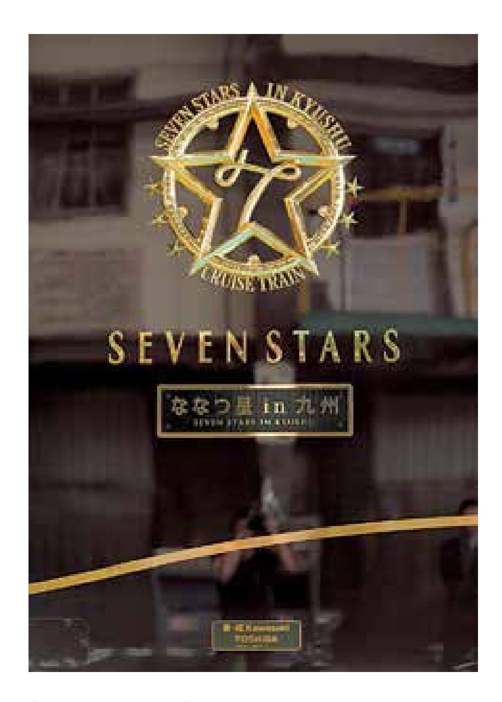
Dans ses réalisations, MITOOKA fait attention à faire appel à l'artisanat local et aux matérieux produits sur place. Ainsi pour le *shinkansen Tsubame* série 800, il a eu recours à du bois de cerisier des montagnes pour les stores et le cadre des fenêtres, et du camphrier pour les cloisons. C'est un choix inhabituel dans la mesure où les compagnies de chemin de fer ont cessé d'utiliser du bois dans leurs wagons depuis l'incendie qui avait coûté la vie, en 1972, à 30 personnes. Mais MITOOKA n'a pas pu résister à la tentation. *"Nous avons utilisé une large gamme de produits ignifuges. Les passagers n'ont donc pas à s'inquiéter"*, explique-t-il. *"En matière de trains, je suis un vrai débutant, ce qui constitue, à mon avis, un atout. De cette façon, je suis capable de penser librement et de venir avec de nouvelles idées. Mon objectif, c'est que les gens sourient et soient heureux. Je suis un peu comme Disney. Je m'inspire de ses idées."*

Le train en soi n'est pas suffisant pour satisfaire les besoins et les attentes des passagers. C'est là que le service entre en scène. *"Mon boulot en tant que designer consiste à créer une scène sur laquelle les gens vont jouer. Une fois qu'elle est mise en place, elle ne va pas changer de sitôt. Si la scène a bien été conçue, le personnel y travaillera correctement. C'est extrêmement important car peu importe ce que j'ai réalisé si le personnel ne joue pas bien sa partition. C'est seulement au travers de la combinaison réussie d'une belle conception et d'un excellent service que les passagers qui sont les pro-*

tagonistes de l'histoire rempliront bien leur rôle. Par exemple, deux autres trains que j'ai réalisés, le Yufuin no mori *et le train à vapeur* Hitoyoshi, *disposent d'un buffet. Les passagers peuvent boire un verre tout en discutant avec le personnel. C'est quelque chose dont ils se souviendront après être descendus du train"*, affirme-t-il.

Un voyage à bord de la suite deluxe du *Nanatsuboshi* coûte plus d'un million de yens pour un couple. Certains peuvent se demander pourquoi un train si onéreux connaît un tel succès dans un pays qui sort à peine de la récession. *"La plupart de nos clients ont entre 50 et 70 ans. Jusqu'à présent, un voyage d'exception ne pouvait que se dérouler à l'étranger. Désormais ils peuvent réaliser leur rêve au Japon. Après avoir discuté avec quelques individus appartenant à cette classe d'âge - la seule à pouvoir se payer ce genre de vacances - je me suis rendu compte qu'ils attendaient ce genre de train au Japon. Avant, ils devaient faire de longs voyages en avion, subir des décalages horaires pour visiter des lieux dont ils ne connaissent pas la langue. Mais en y réfléchissant, vous pouvez très bien passer de très*

Gabriel Bernard



bonnes vacances dans votre propre pays. Le Nanatsuboshi *est l'aboutissement de toute cette réflexion. Au début, nous avions bien sûr quelques doutes, mais les résultats nous ont montré que nous avions vu juste. Aujourd'hui avoir une place dans le* Nanatsuboshi *est une véritable gageure"*, confie-t-il avec satisfaction.

Selon son concepteur, le *Nanatsuboshi* n'est pas aussi cher. *"Il ne l'est pas si vous raisonnez en termes de qualité. D'après mes calculs, JR Kyûshû ne gagne pas beaucoup d'argent avec ce train. (rires) La compagnie le considère davantage comme un symbole et une source de fierté. C'est une façon de montrer au reste du monde ce que JR Kyûshû est capable de réaliser. Pour ma part, il s'agissait de créer quelque chose qui plaise au plus grand nombre. Si nous utilisons un espace public de façon qualitative, il est possible d'offrir la possibilité aux gens d'apprécier un produit de haut niveau en accord avec la nature. L'esthétique et l'éthique vont de pair. En tant qu'adultes, nous avons la responsabilité de créer des choses merveilleuses pour nos enfants. Ils ont le droit d'en profiter. C'est seulement comme cela que nous créerons un monde meilleur."*

J. D.

HISTOIRE **Une gare pas comme les autres**

Principal hub ferroviaire du pays, la gare de Tôkyô est également une ville dans la ville. Petite visite guidée.

Le 20 décembre, la gare de Tôkyô fêtera ses 100 ans. C'est une longue histoire qui l'a faite passer du statut de simple gare avec quatre quais à celui de principal hub ferroviaire du pays puis à celui de "station city", un lieu où l'on trouve un hôtel, un musée et assez de restaurants et de magasins pour combler le plus accro des gourmets ou de dépensiers pendant une année. En 2003, le bâtiment a été enregistré comme *Bien culturel important du Japon* avant que, cinq années plus tard, un service de presse soit créé pour promouvoir l'image de ce lieu et attirer les visiteurs même s'ils n'ont pas de train à prendre.

En 1889, trente ans après avoir été conduite à mettre un terme à son isolement volontaire, la ville de Tôkyô a décidé de créer une ligne de chemin de fer entre les gares de Shinbashi et d'Ueno. Les projets de construire une gare sur cette nouvelle ligne date de 1896. Mais les deux guerres coûteuses contre la Chine et contre la Russie ont retardé le projet jusqu'en 1914. Dessiné par l'architecte TATSUNO Kingo, le bâtiment de trois étages est inspiré, dit-on, de la gare centrale d'Amsterdam même si TATSUNO était davantage influencé par le style victorien après avoir passé quatre années à étudier l'architecture à Londres à la fin du XIXe siècle. A l'origine, cette copie supposée portait le nom de "gare centrale" avant d'être rebaptisée "Tôkyô" au moment de son inauguration. Aussi, lorsque vous êtes à Yokohama et que vous empruntez un train de la ligne Tôyoko, si vous demandez à un employé si le train va à Tôkyô, il vous répondra : "*Non, il va à Shibuya*", ce qui pourra provoquer une certaine confusion. Shibuya est bien un quartier de la capitale, mais si vous évoquez le nom de Tôkyô dans l'enceinte d'une gare, immanquablement on suppose que vous parlez de la gare de Tôkyô.

On dit souvent que la ville de Tôkyô incarne le mélange parfois schizophrénique de tradition et de modernité. Le bâtiment de la gare en est la plus parlante des illustrations. Le côté ouest de Marunouchi fait face au palais impérial et au quartier historique des affaires tandis que le côté est de Yaesu, ouvert en 1929, est plus influencé par le quartier commercial plus proche de Nihonbashi. Au fil du temps, la gare de Tôkyô a été témoin ou directement affectée par des événements parfois tragiques qui ont marqué l'histoire contemporaine du pays. En 1921, par exemple, le Premier ministre HARA Takashi y a été assassiné tandis qu'un autre chef du gouvernement HAMAGUCHI Osachi a survécu à une tentative de meurtre en 1930. Si le bâtiment renforcé d'acier a réussi à sortir indemne du terrible séisme du 1er septembre 1923 qui a détruit Tôkyô et sa région, il a été très endommagé par les bombardements américains du 25 mai 1945. En 1949, c'est la façade Yaesu qui a été en partie détruite par un incendie.

En 2012, après cinq années de travaux de rénovation, le bâtiment de briques rouges du côté Marunouchi a retrouvé son état originel. Le troisième étage a réapparu, notamment les deux magnifiques dômes qui avaient été remplacés après la guerre par des plaques d'acier. Le toit en tuiles noires a également été réhabilité après avoir cédé sa place à des plaques d'acier. Les ardoises des dômes et de la partie centrale du bâtiment ont été installées selon une méthode traditionnelle japonaise. Le côté européen classique peut être aussi apprécié à l'intérieur des dômes eux-mêmes où l'on trouve également une touche orientale avec les reliefs qui représentent huit des douze signes du zodiaque chinois.

Pour plus de sécurité, les 11 000 blocs de pin installés en 1923 ont été remplacés par un système antisismique ultra moderne comprenant 352 isolateurs sismiques et 158 amortisseurs, ce qui peut permettre au bâtiment de résister à un séisme de niveau 7 sur l'échelle japonaise, l'un des plus élevés. Les travaux ont coûté au total 50 milliards de yens, une somme exorbitante que JR East a pu régler en vendant de l'espace pour les immeubles environnants.

Vous souvenez-vous du film *The Terminal* de Steven Spielberg dans lequel un homme est



Jérémie Souteyrat pour Zoom Japon

La façade ouest, côté Marunouchi, de la gare de Tôkyô est caractéristique avec ses murs de briques rouges inspirés par la gare centrale d'Amsterdam.

obligé de vivre à l'intérieur de l'aéroport JFK à New York parce qu'on lui a interdit d'entrer sur le sol américain et qu'il ne peut pas rentrer dans son pays à cause d'une révolution ? Imaginez-vous que n'importe qui pourrait faire la même chose dans la gare de Tôkyô et pour une durée indéterminée. Tôkyô Station City dispose de tout ce dont vous pouvez avoir besoin pour mener une existence confortable.

Il y a d'abord le Tokyo Station Hotel. Inauguré en 1915, cet hôtel est presque aussi vieux que la gare elle-même. Il dispose de magnifiques suites et de belles chambres décorées dans un style européen classique. Après le grand séisme de 1923, l'hôtel est devenu le lieu de vie de nombreuses personnes affectées par la catastrophe naturelle. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, quand les affaires ont repris leurs cours à peu près normal, le lieu était considéré comme un café à la mode avant de retrouver son rôle initial. Aujourd'hui, les suites sont équipées de lustres en verre taillé, de miroirs émaillés et de tables basses en verre. Les amateurs de train sont avisés de demander une chambre au deuxième étage dans le dôme pour pouvoir profiter d'une vue imprenable sur l'une des entrées les plus fréquentées de la gare. Ils ne seront sans doute pas gênés par le bruit de fond de ce va-et-vient permanent.

La galerie de la gare de Tôkyô a été créée en 1988 dans le but "*d'offrir aux usagers non seulement un lieu de transit mais aussi un accès haut en couleurs à la culture*". Ses salles d'exposition sont l'un des rares endroits où vous pouvez admirer de près voire toucher les murs de briques rouges. Jusqu'à sa fermeture temporaire en 2006, la galerie avait organisé 105 événements et plus de 2,3 millions de personnes avaient pu profiter d'expositions variées de peintures, sculptures et autres formes d'expression artistique.

Vous pouvez ensuite tenter d'explorer la partie Ekinaka. Ce terme signifie "à l'intérieur de la gare". Si vous ne faites pas très attention, vous pouvez vous perdre et passer le reste de votre vie à errer dans l'inextricable labyrinthe de couloirs qui compose cet ensemble. Ce complexe est relié par un système de passages souterrains à la plupart des bâtiments et des centres commerciaux qui entourent la gare. Une cinquantaine de magasins très célèbres dans tout le pays vendent toutes sortes de nourriture et de souvenirs. Ils tentent de s'imposer face aux boutiques qui commercialisent des produits aux couleurs de la gare comme le "pain brique" dont la forme rappelle les briques de la façade Marunouchi ou les cookies de la gare de Tôkyô qui ont la forme de trains.

Trois des endroits les plus populaires de la gare sont cachés au cœur d'Ichiban-chô dans les sous-sols de la gare. Il s'agit de la "rue des mascottes" ou plus d'une vingtaine de boutiques propose des produits dérivés de séries d'animation, de personnages d'anime ou de cinéma. C'est un endroit pour les fans de culture pop. Si vous voulez des produits un peu plus adultes, rendez-vous plutôt à Akihabara ou Nakano.

Juste à côté se trouve Tôkyô Okashi Land, le royaume des sucreries où les grandes marques - Morinaga, Clabee ou Glico - proposent leurs produits. Enfin il y a la fameuse rue des *râmen* où les amateurs de nouilles en bouillon trouveront de quoi se régaler.

La façade est de la gare, c'est-à-dire le côté Yaesu, représente l'avenir du Japon. L'ensemble de la zone a été conçue comme un centre d'affaires global avec des immeubles de bureaux hauts de gamme et des grands magasins qui offrent les produits et les services les plus en pointe de la capitale. Sa principale attraction est le GranRoof, une sorte de passerelle géante qui relie deux ailes pour former une vaste zone piétonnière en haut et en bas. Avant de prendre un de ces trains extraordinaires que seuls les Japonais sont en mesure de proposer aujourd'hui, la gare de Tôkyô est bien le lieu qu'il faut aller découvrir sans trop tarder.

J. D.

2ème édition revue et augmentée de 48 pages



Le Japon vu du train

Claude Leblanc

Un carnet de rails pour parcourir le Japon en dehors des sentiers battus et découvrir son histoire, son cinéma, sa littérature.

«La bible ferroviaire dans l'archipel.» **La vie du Rail**

«Un ouvrage original, passionnant et pratique. L'auteur entraîne le lecteur sur des sentiers négligés de la culture du rail au Japon.» **Le Monde**

«Une véritable mine pour tous ceux qui rêvent d'explorer le Japon sans stress et au plus près des autochtones.» **Télérama**

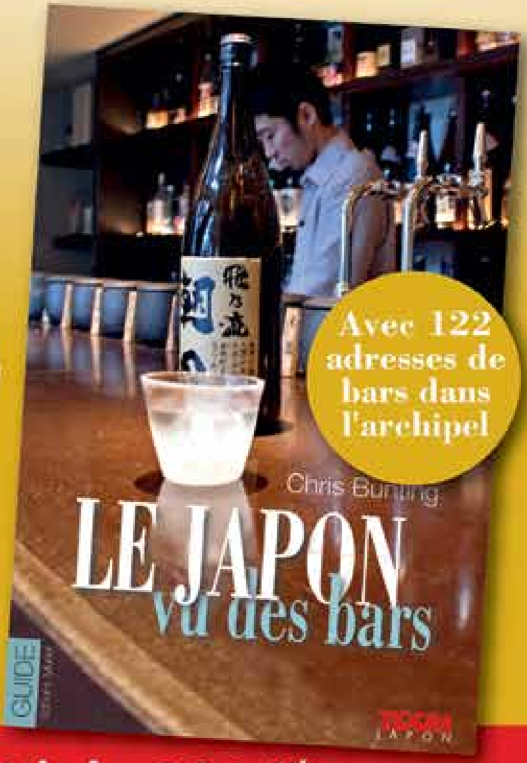
18€ TTC

LE JAPON vu des bars

Chris Bunting

Un voyage pas comme les autres à la découverte du saké, du shôchû, de l'awamori, du whisky, de la bière et du vin, mais aussi et surtout du Japon et de ses habitants.

18€ TTC



En librairie à partir du 19 juin 2014*

*** A partir du 5 juin chez Junku** 18 Rue des pyramides 75001 Paris **et Komikku** 61 Rue des Petits Champs 75001 Paris

---

Bon de commande à nous retourner avec un chèque à l'ordre des ***Editions Ilyfunet***
Éditions Ilyfunet – 12, rue de Nancy – 75010 Paris

☐ Japon vu du train (ex)   ☐ Japon vu des bars (ex)

Nom : ______________________ Prénom : ______________________

Adresse : ______________________ CP : __________

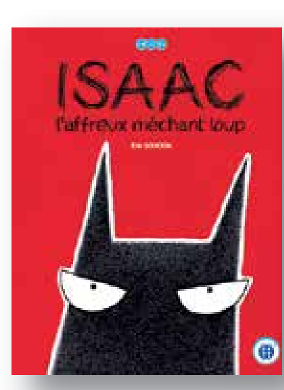
Ville : ______________________ Email : ______________________

Date : *le* ______________________

Réserver dès maintenant votre guide !

LIVRE Il ne faut pas voir peur de ce loup-là

Depuis que l'on raconte des histoires aux enfants, le loup est un personnage récurrent auquel on fait souvent appel pour apporter une dose de frissons à ceux qui écoutent. Contrairement à ce que pourrait laisser penser la couverture de la dernière parution de Nobi-Nobi, le loup imaginé par SONODA Erie n'appartient pas à cette catégorie de personnage destiné à provoquer la peur. Cela ne l'empêche pas d'être un "affreux méchant loup". Non pas qu'il soit prêt à dévorer le premier individu venu, mais Isaac est un loup insupportable dont la seule envie est d'embêter ceux qui l'entourent. Il est prêt à tout pour jouer de mauvais tours à tel point qu'il n'a aucun ami. Personne ne veut vivre dans le même immeuble que lui jusqu'au jour où... Avec une grand finesse et habileté, SONODA Erie parvient à nous rendre sympathique cet animal farceur et mal attentionné. Sur le plan graphique, elle nous offre une œuvre remarquable où le noir et blanc domine de très belle manière. A coup sûr, les enfants en redemanderont. Il ne vous restera plus qu'à reprendre la lecture.



Isaac l'affreux méchant loup de SONODA Erie éd. Nobi-Nobi, collection 1,2,3 Soleil, 13,50 €. A partir de 4 ans.

THÉÂTRE Macbeth

Si vous souhaitez redécouvrir l'une des œuvres majeures de Shakespeare sous un jour nouveau, ne manquez pas le *Macbeth* mis en scène par NOMURA Mansai. Ce dernier s'est inspiré d'un théâtre qu'il connaît particulièrement bien : le nô. Entouré entre autres d'AKIYAMA Natsuko dans le rôle de Lady Macbeth, l'acteur-metteur en scène réalise une performance tout à fait exceptionnelle. Un rare et grand moment de théâtre.



Maison de la culture du Japon à Paris
101 bis, quai Branly, 75015 Paris
Tél. 01 44 37 95 95
Vendredi 13 juin à 20 h, samedi 14 juin à 15 h.

CINÉ-CLUB Ôshima fait son cinéma

Pour la dernière séance de la saison de Rendez-vous avec le Japon, retrouvez un grand film d'Ôshima Nagisa, Nuit et brouillard au Japon *(Nihon no yoru to kiri*, 1960). Une œuvre riche et passionnante qui vous permettra de vous replonger dans une époque clé de l'histoire contemporaine japonaise : les années 1950. A découvrir ou redécouvrir le samedi 21 juin à 10h30 pour une matinée pleine de bonnes surprises. Pensez à réserver votre place.

La Pagode 57 bis rue de Babylone 75007 Paris
www.rendezvousaveclejapon.fr

HUMEUR par KOGA Ritsuko

La France vue du train

Je rêvais de voyager en France par le train, en contemplant ses paysages champêtres comme je la voyais dans *sekai no shasô kara* [Le monde vu du train], mon émission télé préférée au Japon. J'ai rapidement pu réaliser ce rêve. Dès mon arrivée à Paris, je me suis retrouvée sur un quai de la gare d'Austerlitz à côté d'un train allant à Tours, ma destination finale. Dans le wagon que j'avais choisi au hasard, des places réservées et libres étaient mélangées (ce qui n'est pas le cas au Japon). Je n'avais pas à paniquer. Comme il était écrit dans mon guide, je n'avais qu'à chercher attentivement une place ne portant pas de plaque "réservée" et tout irait bien. Mais en réalité, j'étais vraiment stressée par ce premier voyage en solitaire dans un pays étranger. Je me suis alors posée des questions sur le fait qu'il n'y avait pas de contrôle de billet ou que tous les sièges n'étaient pas mis dans le sens de la marche !



Deux heures et demie de route ne me paraissait pas long et comme mon guide disait qu'il n'y avait pas d'annonce qui nous informe la gare suivante, pendant tout ce trajet, je n'arrêtais pas de regarder ma montre, l'horaire du train et le nom de la gare desservie. Arrivée à Tours, la joie d'y être parvenue a effacé un petit souci que j'avais eu : le train avait une quinzaine de minutes de retard. Nous étions en 1989.

Un quart de siècle a passé et l'époque a changé. Néanmoins, ma France nous laisse encore monter dans le train sans billet en nous envoyant plus tard des contrôleurs sans pitié, on ne peut toujours pas tourner les sièges selon le sens de la marche de train et on n'est jamais sûr que le train parte et arrive à l'heure. Cela dit, j'ai beaucoup contemplé par ma fenêtre les paysages champêtres, et même les gares. Enfin, ce dont je rêve aujourd'hui, c'est qu'il n'y ait pas de grève des cheminots le jour où je pars en vacances.

LA
CINÉMATHÈQUE
FRANÇAISE

RÉTROSPECTIVE
KINJI FUKASAKU

2 juillet - 3 août

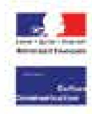
Films de yakuzas et de sabre à la mise en scène spectaculaire, découvrez toute l'œuvre du réalisateur virtuose de *Battle Royale*

Combat sans code d'honneur, Kinji Fukasaku © Tôei Company

CONFÉRENCE

« Qui êtes-vous… Kinji Fukasaku ? »
par Jean-François Rauger
Jeudi 3 juillet 19h
Suivie de la projection de *Sous les drapeaux, l'enfer*

HORAIRES + PROGRAMME
CINEMATHEQUE.FR




Grands mécènes de La Cinémathèque française















DESTIN Itô Toyô au service des hommes

A l'occasion de son récent passage à Paris, l'architecte, lauréat du prix Pritzker 2013, est revenu sur ses différents projets.

***Zoom Japon* a fait l'appel à ses lecteurs pour la construction de la *Maison pour tous* à Rikuzentakata. Les donateurs souhaiteraient savoir ce qu'il en devient actuellement ?**

ITÔ Toyô : Je tiens à les remercier pour leur grande générosité. A Rikuzentakata, c'est Mme SUGAWARA, une ancienne coiffeuse, qui était à la tête du groupe de personnes intéressées par la construction d'une *Maison pour tous*. Elle a ensuite monté une association à but non lucratif pour gérer la maison une fois achevée. Mais pour dire les choses franchement, vu le peu de logements aux alentours et le retard pris dans la reconstruction de Rikuzentakata, la Maison ne fonctionne pas assez bien pour accueillir les gens. De ce fait, j'ai monté le projet d'une association à but non lucratif *Minna no Ie Network* (Le réseau des Maisons pour tous) afin de bien les gérer et d'en faire mieux connaître les activités. En tant que président, j'ai déposé le dossier le 11 mars dernier. L'association devrait voir le jour très prochainement. Cette association gérera l'ensemble des maisons.

Les autres architectes qui ont lancé le projet participent-ils aussi à cette nouvelle association comme KUMA Kengo, SEJIMA Kazuyo, NAITOH Hiroshi ou YAMAMOTO Riken ?

I. T. : *Maison pour tous* était le projet du groupe *Kishin no Kai* (Association pour le retour) créé avec ces architectes. Mais actuellement, seule Mme SEJIMA se consacre à *Maison pour tous*. M. YAMAMOTO a pour sa part construit une maison avec les dons qu'il a lui-même récoltés. De fait, c'est Mme SEJIMA et moi, en collaboration avec de jeunes architectes, qui poursuivons cette tâche. Le groupe *Kishin no Kai* a été dissout au printemps.

Combien de maisons ont été construites après celle de Rikuzentakata ?

I. T. : Actuellement, on en compte dix et plusieurs autres sont en construction ou en projet.

Comment sélectionnez-vous le lieu pour bâtir une *Maison pour tous* ?

I. T. : D'abord, on visite les villes à pied, puis on rencontre les gens des collectivités locales (mairies et préfectures) avant d'établir le plan du bâtiment. C'est très difficile. Si le projet est bien accueilli par les habitants, les collectivités prennent ce projet comme un surplus de travail. Ce n'est pas évident en cette période de pleine reconstruction. Par ailleurs, il existe de grandes différences entre ce que nous pensons et ce que pensent les collectivités. Quoi qu'il en soit, la plupart des projets que nous avons menés à terme sont très appréciés et bien utilisés.

Une fois bâtie, vous déplacez-vous pour voir, par exemple, comment les habitants utilisent la maison ?

I. T. : Oui. J'y vais souvent. Dans la première construite à Sendai, je vais en discuter avec les gens autour d'un verre de saké.

Vous demande-t-on aussi de réaliser une *Maison pour tous* adaptée à tel ou tel endroit ?

I. T. : Oui, cela arrive au cours de débats-conférences. Mais la voix des habitants ne suffit pas pour aboutir à la construction d'une *Maison pour tous*. Il faut aussi obtenir l'intervention des collectivités locales. Par ailleurs, les problèmes sur le terrain et ceux concernant la gestion du projet sont considérables.

Qu'en est-il du financement ?

I. T. : Les collectivités n'accordent presque jamais de budget. Le financement provient d'entreprises japonaises et internationales ou des dons individuels, comme ceux collectés par *Zoom Japon*.

Cela concerne-t-il aussi bien la construction que la gestion ?

I. T. : Uniquement la construction. Pour la gestion, il arrive que des collectivités prennent en charge les frais d'électricité, de gaz et autres. Il y a aussi des cas où un comité en charge des logements sociaux provisoires s'occupent de la gestion. C'est une question qui n'est pas facile à résoudre. Notre nouvelle association a justement été créée pour apporter son aide à ce niveau.

Comment votre association communique-t-elle ?

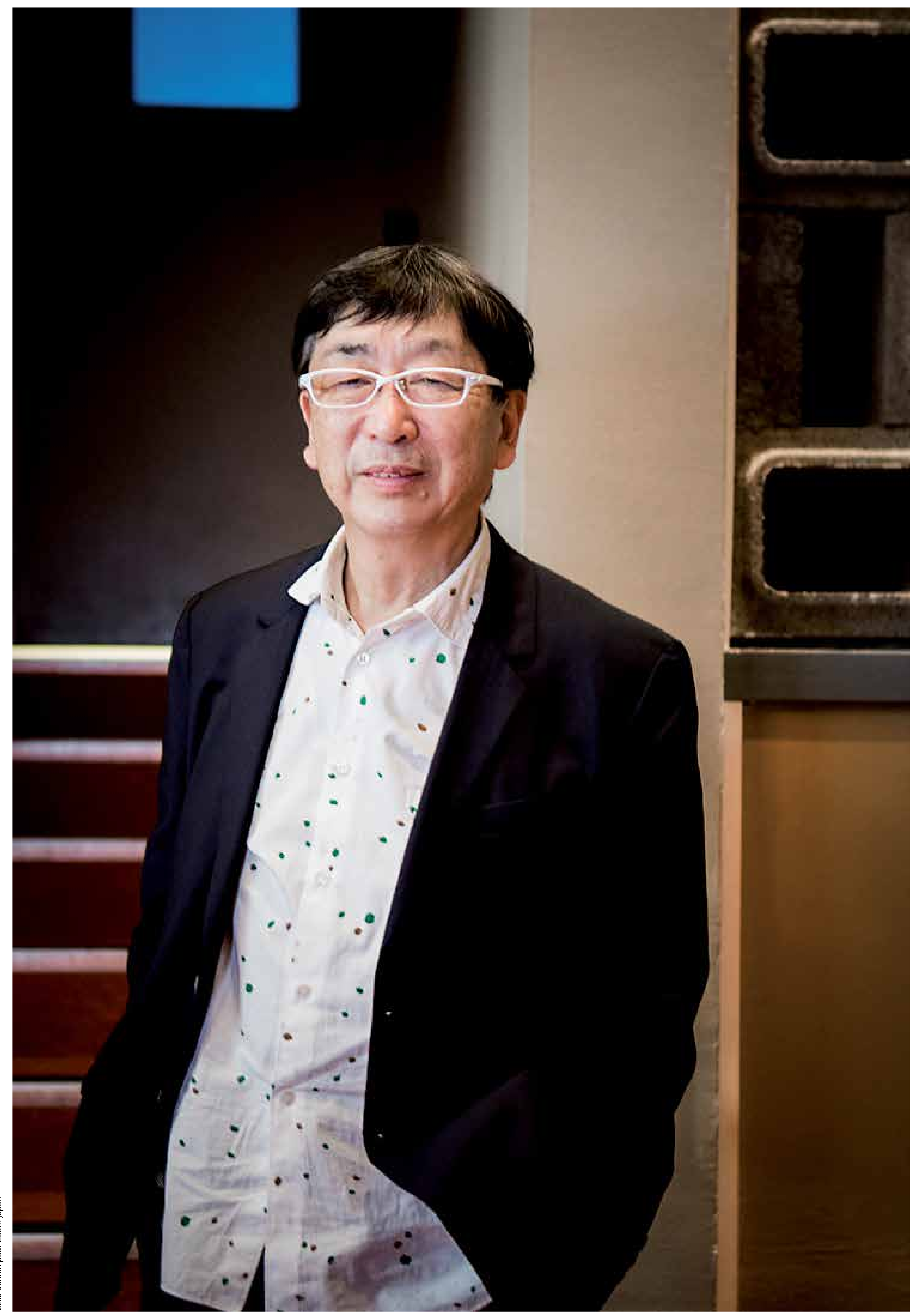
I. T. : En fait, c'est plutôt vers l'étranger qu'on communique. Car au Japon, étrangement, on n'a pas l'habitude de faire des dons. On en a fait juste après le séisme, mais trois ans sont passés et peu de sociétés et d'individus ont poursuivi dans ce sens.

***Zoom Japon* continue de transmettre des sommes reçues pour la gestion de la *Maison pour tous* à Rikuzentakata. En France aussi, les dons diminuent. Plutôt que de faire des dons de manière générale, ne serait-ce pas plus efficace de présenter un projet concret pour une maison ? Cela réveillerait l'intérêt pour les régions sinistrées.**

I. T. : Oui, c'est exact. Mais si le soutien financier est d'une importance primordiale, *Maison pour tous* a aussi pour vocation de s'interroger et de repenser le concept d'architecture. Il est aussi important de faire connaître cette mission dans le reste du monde.

RÉFÉRENCES

L'Architecture du jour d'après de ITÔ Toyô, trad. de Myriam Dartois-Ako et Corinne Quentin, éd. Les Impressions nouvelles, 20 €.



Célia Bonnin pour Zoom Japon

On peut supposer que les gens n'ont plus les mêmes préoccupations. L'architecture demandée dans les régions sinistrées est-elle différente ?
I. T. : La première chose demandée a été de construire des *Maisons pour tous* au milieu de logements sociaux provisoires. Ces derniers seront démolis à plus ou moins longue échéance, les sinistrés construisant leur propre maison à l'extérieur de la ville ou emménageant dans de nouveaux logements publics. En attendant, ces gens ont besoin d'un lieu pour se réunir. En ce sens, *Maison pour tous* remplit bien sa mission. Autant qu'il m'est possible, je souhaite continuer de bâtir ces *Maisons pour tous*. Mais à présent, je pense que c'est aux collectivités locales de s'en charger. On envisage d'en construire une à Kamaishi, dans la préfecture d'Iwate. Il s'agit de créer des espaces (écoles, logements publics et logements individuels) ayant un mode de fonctionnement semblable à celui des *Maisons pour tous*. On pourra ainsi montrer que les espaces publics peuvent être aussi repensés. Même si de bons projets ont été sélectionnés, la hausse des frais de construction est telle que l'on n'arrive pas aujourd'hui à les réaliser. C'est profondément désolant.

Est-ce toujours le cas ?
I. T. : Oui. Cela ne concerne pas seulement le Tôhoku. L'ensemble du pays connaît la même situation. Beaucoup de projets architecturaux dont le budget a été accepté ne démarrent pas. Par rapport au budget prévu, les frais de construction ont augmenté, non pas de dix ou vingt pour cent, mais de cinquante pour cent ! Il arrive même qu'aucune société ne réponde à un appel d'offre. A mon avis, c'est parce que de nombreux ouvriers ont été recrutés pour les travaux de digues contre le tsunami : ce sont des travaux faciles et bien rémunérés. Par conséquent, les travaux plus complexes n'attirent plus personne. A cela s'ajoute le manque de béton, les travaux pour les Jeux olympiques de 2020 et le besoin énorme de main d'œuvre pour la décontamination radioactive...

Gabriel Bernard

C'est à Sendai que le premier projet de Maison pour tous *a été réalisé. Ouverte, à l'automne 2011, dans un ancien parc public transformé en zone de logements provisoires, elle a été rapidement adoptée par les habitants qui s'y réunissent pour échanger.*

Avez-vous quelques idées pour remédier à cela ?
I. T. : C'est le rôle des politiciens. Dès le début, j'ai dit que je ne voyais aucune utilité à créer ces digues. Mais tout est concentré sur ces digues… pour des raisons politiques.

L'architecture japonaise et ses architectes ont été internationalement reconnus. L'année dernière, le prix Pritzker vous a été décerné et cette année, c'est BAN Shigeru qui l'a reçu. Comment l'expliquez-vous ?
I. T. : BAN Shigeru a été très actif dans les zones sinistrées non seulement au Japon mais également aux Philippines. C'est sa persévérance dans toutes ses interventions qui a été reconnue.
Plus qu'une reconnaissance d'une certaine "expression architecturale", ce sont plutôt des actions concrètes mises en place qui ont été distinguées. Peu à peu, l'image que l'on a de l'architecte change et je pense que c'est un bon point. Dans le contexte de la catastrophe qui a frappé le Japon, il nous faut davantage de jeunes architectes qui ne se contentent pas de se satisfaire de ce qu'ils conçoivent dans leur tête - cette période est révolue - mais qui soient plus actifs sur le terrain. C'est pour cela que je me déplace avec eux dans les zones sinistrées, en espérant qu'ils prendront conscience de ce problème bien que cela ne soit pas chose facile.

Dans l' Atelier ITÔ, vous animez, n'est-ce pas, des échanges avec de très jeunes architectes…
I. T. : En effet, je les trouve intéressants, car l'idée d'être un "architecte concepteur" ne les attire pas. Ils sont davantage motivés par la réalisation commune d'un projet, à petite échelle en restant en contact avec les habitants. Bien mieux d'ailleurs que je ne saurais moi-même le faire ! C'est pourquoi je pense que l'architecture va grandement évoluer. Je crois vraiment qu'il faut travailler en innovant plutôt que de se cantonner à construire du neuf.

Cela va-t-il influencer votre propre conception ?
I. T. : Personnellement, je préfère les projets locaux à ceux des grandes métropoles. Je pense qu'au Japon, après le séisme, il est actuellement très important de remettre d'aplomb ce qui se passe au niveau local. Je pense avoir beaucoup changé puisque je réfléchis à des thèmes auxquels je n'avais pas songé jusqu'à présent. Ils impliquent des projets innovants pour des villes nouvelles comme je ne les avais pas imaginés jusqu'à maintenant.

Est-ce la même chose au niveau international ?
I. T. : Oui. Les grandes métropoles se ressemblent toutes. En Europe, les villes comme Paris ou Bruxelles ont leurs propres caractéristiques, mais les villes asiatiques sont semblables. Taipei ou Singapour, villes où je suis présent, sont très dynamiques et sont plus réceptives aux projets architecturaux que Tôkyô.

Y aurait-il une ville où vous souhaiteriez construire ?
I. T. : Ce serait d'abord une ville ayant un environnement humain. En dehors du Japon, ça va être très difficile. Il se trouve que, le mois dernier, j'ai passé un mois en Inde. Il n'est pas facile de s'y déplacer, mais j'y ai éprouvé un côté très humain où l'homme, l'animal et la nature vivent en symbiose. Dans un tel environnement idéal, je serais en mesure de construire des bâtiments qui dégagent une certaine forme de vitalité. Je suis allé voir les immeubles de Le Corbusier et je pense que lui aussi a été marqué par cet environnement. A la fin de sa vie, il y est allé régulièrement pendant dix ans. Au Palais de l'Assemblée de Chandigarh, il a réalisé un dessin sur un portail d'entrée d'environ deux mètres. On y voit le soleil, la lune, les arbres, de l'eau qui coule ; une constellation d'hommes, de vaches, d'oiseaux et divers autres animaux. Il a décrit ainsi ses impressions ressenties en Inde et c'est magnifique. Sans aucun doute, c'est dans un pareil environnement qu'un architecte se doit de construire.

PROPOS RECUEILLIS PAR KOGA RITSUKO





EXPÉRIENCE C'est l'heure des *kaimono*

A compter de ce numéro, nous entamons la publication d'une nouvelle série signée MAEDA Haruyo.

Chaque jour, je fais les courses *(kaimono)* pour préparer le repas. J'aime beaucoup cuisiner. Tout d'abord, je décide ce que je vais confectionner pour le dîner. Pour bien nourrir ma famille (mon mari, mon fils de 18 ans, ma fille de 16 ans, mon fils de 10 ans, mon petit chien de 5 ans et moi-même), la quantité est, bien entendu, un élément important.

Voici un exemple de ce que je peux préparer pour le dîner d'un soir :

- Plat principal : *Tonkatsu* (Tranche d'épaule de porc pané et frit).
- Garniture pour le plat principal : choux émincé finement et pommes de terre.
- Accompagnement : *Daikon no nimono* (Ragoût de navet japonais).
- Accompagnement : *Sandomame no gomaae* (Salade de haricots verts au sésame).
- Accompagnement : *Hijiki no nimono* (algue hijiki mijoté).
- Soupe : *Miso shiru* (soupe miso).
- Riz nature.

Si je ne fais pas attention, la confection d'un dîner comme celui-là peut me revenir à 2 500 yens. Mais si je choisis les ingrédients en promotion, je peux m'en sortir pour environ 1 500 yens. Les prix des produits frais varient d'un jour à l'autre. Voilà pourquoi j'ai décidé de ne plus planifier à l'avance mes menus, mais de voir au jour le jour. La première chose que je fais avant de partir faire les courses, je jette un œil sur les *chirashi* (prospectus souvent distribués avec les journaux). Je me rends tous les jours dans deux supermarchés, chez le marchand de primeurs, chez le poissonnier qui vend aussi des légumes et chez le boucher.



- Le supermarché Mandai. C'est un petit supermarché avec deux boutiques séparées par une rue. Les clients peuvent circuler entre les deux avec leur caddie. Ce supermarché vend des produits 3-5 % moins cher par rapport aux autres supermarchés du quartier. C'est ce qui explique pourquoi il est très achalandé.
- Le supermarché Kansai Super. Il s'agit d'un supermarché régional. Il dispose d'une offre beaucoup plus importante que Mandai, mais il est un peu plus cher. Chaque lundi, il y propose une promo de moins 5 % sur tous les achats.
- Le marchand de primeurs Ganbarô Yasai. C'est un tout petit magasin, mais il y a toujours des légumes et des fruits de saison.
- Le poissonnier Gyokôkan. Dans cette petite boutique, on peut acheter des poissons de saison à des prix abordables. Le vendeur connaît bien les produits. Je lui demande souvent des conseils pour préparer les poissons.
- La boucherie Yamashige est un tout petit magasin. On peut y acheter du bœuf, du porc et du poulet. La cuisse et le suprême de poulet ainsi que la viande hachée sont les moins chers du quartier.

Je prends mon vélo pour faire les courses. Il est équipé de deux paniers pour bien répartir mes achats. Il y a des housses sur chaque panier. Je peux donc laisser mes courses dedans quand je me rends dans un autre magasin. Au début, j'hésitais beaucoup à le faire après mon long séjour en France. Mais ici, il n'y a personne pour voler mes courses ! Le Japon est vraiment un pays où l'on se sent en sécurité.

MAEDA HARUYO

LA RECETTE DE HARUYO

Hijiki no nimono
(Mijoté de hijiki)

INGRÉDIENTS (pour 5-6 personnes)

50 g de porc haché ou émincé
40 g de carotte à couper en allumette de 2 cm
25 g d'*aburaage* (tofu fin frit) à couper en allumette de 2 cm
80 g de *hijiki* (déjà gonflé dans l'eau préalablement)
15 g de *kinusaya* (poids gourmands) à blanchir puis émincer
100 ml de bouillon *dashi*
1 cuillère à soupe de saké
3 cuillères à soupe de sucre
2 cuillères à soupe de *mirin* (liqueur de riz)
2 cuillères à soupe de sauce soja

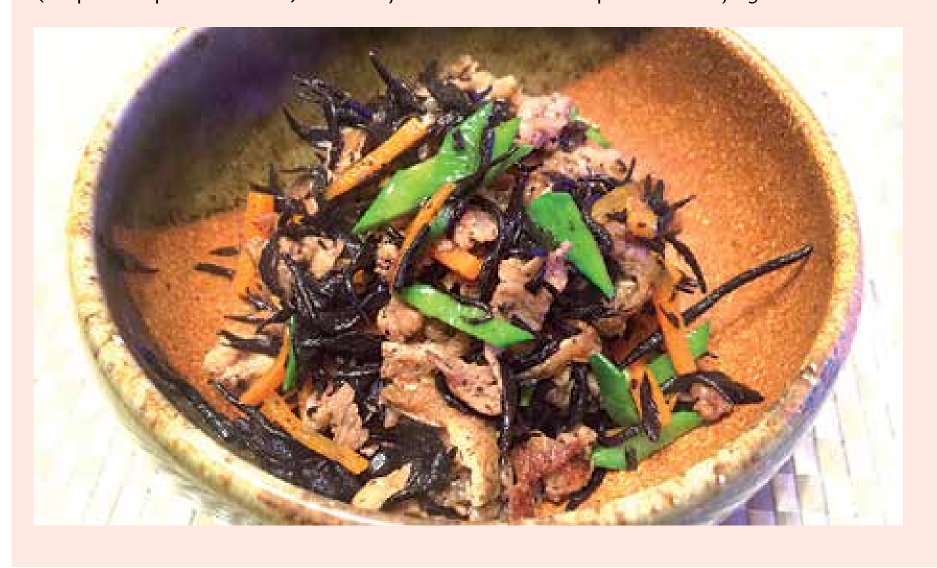
Pour la cuisson
1 cuillère à soupe d'huile de sésame (10 ml)

PRÉPARATION

1 - Dans une casserole, chauffer l'huile de sésame puis ajouter le porc. **2** - Quand le porc change de couleur, ajouter la carotte. **3** - Ajouter l'*aburaage*. **4** - Ajouter le *hijiki*. **5** - Ajouter le bouillon, le saké, le sucre, le *mirin* et la sauce soja. **6** - Cuire à feu moyen jusqu'à absorption du liquide par les ingrédients, puis ajouter le *kinusaya*. **7** - Servir.

CONSEIL

Le *hijiki no nimono* peut être congelé. S'il en reste beaucoup, on peut le mélanger aux ingrédients des *korokke* (croquette de pomme de terre) ou bien l'ajouter dans du riz nature pour faire un *hijiki gohan*.



















Angeles Marin Cabello

Coucher de soleil sur le pont de Tatara. De loin, il ressemble aux ailes repliées d'une grue.

IDÉE La mer Intérieure à bicyclette

Pour profiter d'une des plus belles régions du Japon, rien ne vaut une petite balade en vélo pour aller d'île en île.

Malgré la vapeur qui se dégage d'un bain d'eau chaude, Jupiter est clairement visible au-dessus des eaux noires de la mer Intérieure qui scintille. Il n'est pas difficile de comprendre pourquoi cet hôtel s'appelle Bella Vista. Il est niché au sommet d'une colline à l'extérieur de la ville historique d'Onomichi et il bénéficie d'une sublime vue sur la multitude de petites îles qui émergent de la brume. Son bain d'eau chaude à l'extérieur *(rotenburo)* offre une vue imprenable et permet à la brise de venir vous caresser la peau alors que vous êtes en train de vous ramollir doucement dans cette eau bien chaude. Les îles appartiennent au Parc national de la mer Intérieure dont on célèbre, cette année, le 80e anniversaire. Il est l'un des trois plus anciens parcs nationaux du pays. L'une de ses principales attractions est la *Shimanami kaidô,* un réseau de routes et de ponts long de 60 kilomètres qui relie la principale île du Japon, Honshû, à celle de Shikoku, la quatrième de l'archipel par sa surface. Son point de départ est Onomichi, dans la préfecture de Hiroshima. Elle vous fait traverser six petites îles avant d'aboutir à Imabari, dans la préfecture d'Ehime. L'hôtel Bella Vista est un point de départ idéal. En plus de sa vue sur la mer, de sa source thermale (*onsen*) et de sa piscine, il dispose de deux restaurants, japonais et italien. Le dernier propose une cuisine originale et succulente qui s'inspire de la tradition italienne avec des apports japonais comme le *fugu* (poisson-globe) sur lit de tagliatelle et de fleurs de colza. Le petit déjeuner est servi dans le restaurant de style japonais, mais vous pouvez choisir de manger des plats à l'occidentale. Les menus changent tous les mois, mais le petit déjeuner à l'européenne est toujours composé d'œufs bénédictes et de petits plats d'accompagnement comme ces champignons servis dans une sauce à



Gabriel Bernard

150 yens le filet de citrons sur l'île d'Ômishima.

la mandarine, fruit que l'on trouve en abondance dans la région. Le lieu est parfait pour commencer la journée puisqu'il donne sur un jardin japonais avec ses lanternes en pierre et ses plantations délicates.

Avant de se lancer à la conquête des ponts, il convient de passer un peu de temps à Onomichi, une ancienne cité portuaire qui possède de nombreux temples et une histoire littéraire. Elle a été bâtie sur des collines qui dominent la mer. Il suffit que vous empruntiez le téléphérique qui vous mène au sommet de Senkôji pour découvrir un superbe panorama sur la ville et la mer. De là, vous pourrez redescendre vers le port en suivant le sinueux sentier de la littérature (*bungaku no komichi*). Au milieu des pins odorants, vous découvrirez vingt-cinq blocs de pierre sur lesquels ont été gravées des citations d'écrivains célèbres qui ont vécu ici au cours des siècles passés. Une fois arrivés en bas, vous serez en mesure d'aborder une autre spécialité locale : les *râmen*. L'un des plus célèbres restaurants spécialisés dans ces nouilles en bouillon est le Tsutafuji. Situé à proximité de la gare, ce petit boui-boui d'une dizaine de places implantées autour d'un comptoir en L est tenu par un couple depuis 50 ans. Il y a souvent la queue pour y manger. Aussi les clients prévoyants viennent avec leur manga ou leur console de jeux pour passer le temps. Une fois que vous avez réussi à y pénétrer, le chef vous demande simplement : "*petit ou grand bol ?*" En moins de temps qu'il ne faut pour le dire, on vous apporte un bol garni de généreuses tranches de porc sous lesquelles de délicieuses nouilles fumantes baignent dans un bouillon à base de porc et de poisson.

L'estomac bien rempli, vous voilà prêts pour prendre la route qui va vous mener vers les îles de la mer Intérieure. Après le détroit d'Onomichi en direction de Mukaishima, vous passez dans une autre dimension et à un autre rythme. Le temps n'est plus le même, c'est celui des îles. La circulation se fait moins dense, la vitesse baisse. Vous vous retrouvez dans un univers de rêve au milieu de plantations d'agrumes coincées dans les plis des montagnes dont le vert foncé des feuillages tranche avec le bleu saphir de la mer.

Les agrumes constituent l'une des principales ressources de la région. Des mandarines aux oranges, en passant par les citrons et autres fruits hybrides uniques comme les *hassaku* et les *anseikan*, une sorte d'énorme pamplemousse. L'île de Setoda est le plus gros producteur de citrons du pays tandis que la préfecture d'Ehime est connue pour être le verger du Japon. On trouve des mandariniers sur le bord des routes. Il n'est donc pas étonnant que les spécialités à base d'agrumes abondent : gâteaux au *hassaku*, glace au citron, confitures, jus de fruits ou encore miel.

Comme vous vous apprêtez à emprunter les ponts, vous découvrez au-dessous un paysage incroyable composé d'une succession sans fin de petites îles. Certaines sont inhabitées, d'autres désertes ou simplement recouvertes de quelques pins. Au milieu d'elles, un cortège de chalutiers, de remorqueurs ou de cargos glisse à la surface de la mer. Les ponts sont de magnifiques structures qui émergent au-dessus des eaux calmes et dominent le paysage somnolant. Celui de Tatara avec ses haubans

Rencontre avec les Dieux à Ômishima

Comme le dit la publicité, la préfecture d'Ehime est bien le paradis des cyclistes et la Shimanami kaidô constitue le meilleur chemin pour y parvenir. Il était donc logique de pouvoir croiser les Dieux sur sa route. La rencontre peut se faire sur l'île d'Ômishima, à peu près à mi-chemin entre Onomichi et Imabari. C'est plus exactement au sanctuaire Ôyamazumi qu'elle pourra avoir lieu. Chaque année, le 5 mai, au moment de la grande fête du repiquage du riz qui se déroule à l'entrée du sanctuaire, *"nous organisons un combat de sumo entre un lutteur amateur et Ôyamazumi, le frère aîné d'Amaterasu, la déesse du soleil"*, explique l'une des guides bénévoles, photos à l'appui. Si vous n'avez pas l'occasion d'assister à cet événement haut en couleurs, rassurez-vous, il y a bien d'autres belles surprises dans ce sanctuaire qui abrite les plus vieux camphriers du Japon. En son centre, trône d'ailleurs l'un d'entre eux qui aurait été planté du temps de l'empereur Jinmu, fondateur mythique de la dynastie impériale. On y trouve également l'une des plus belles collections de sabres et d'armures du pays puisque les guerriers venaient s'y recueillir avant de partir au combat. Un très bel endroit à ne pas manquer.


Gabriel Bernard

Gabriel Bernard

Angeles Marin Cabello

Le temple de Kôsanji, à Setoda, a été construit en 1936. La plupart des bâtiments sont inspirés de constructions existant à Kyôto et Nikkô.

est le plus long pont de ce genre au monde. Ses tours en acier de 220 mètres de haut représentent les ailes repliées d'une grue. Long de 4 045 mètres, le pont de Kurushima est le plus long pont suspendu de la planète. Ce réseau d'ouvrages d'art a permis de désenclaver ces régions, mais une fois que vous quittez l'autoroute, vous vous retrouvez vite au cœur du Japon rural, au milieu d'une extraordinaire verdure parsemée ici et là de quelques maisons. De petits oiseaux blancs passent de branche en branche tandis que des faucons observent de haut ce spectacle.

En plus de cette richesse rurale idyllique, vous pouvez compter sur un nombre incroyable de curiosités artistiques et culturelles. A Setoda, vous trouverez le musée consacré au peintre natif de la région HIRAYAMA Ikuo. Il est célèbre pour ses toiles consacrées à la Route de la soie. A proximité, ne manquez pas le temple Kôsanji, un lieu fantasmagorique réalisé en 1936 par le moine KÔSANJI Kôzô en mémoire de sa mère. Il s'agit d'un ensemble de temples, de pagodes et de jardins magnifiques qu'il a mis trente ans à bâtir.

Chaque bâtiment est inspiré par des constructions de différentes époques existantes à Kyôto ou encore Nikkô. En vous y rendant, vous accomplissez une sorte de voyage dans le temps.

Après avoir traversé le pont de Kurushima, vous atteindrez Imabari, dernière étape de la *Shimanami kaidô*. Cela vaut la peine de s'arrêter pour prendre la mesure de la beauté des paysages qui s'offre à vous.

Bien qu'à la base, la *Shimanami kaidô* soit une autoroute, elle a été pensée pour les cyclistes. Des pistes cyclables et piétonnières ont été aménagées tout au long du parcours, ce qui permet littéralement de "flâner" le long de la mer. Il existe quatorze stations de location de vélos, ce qui vous permet de faire le parcours à votre rythme. Si vous êtes fatigué, vous pouvez laisser votre bicyclette et emprunter un bus pour terminer le voyage.

INFOS PRATIQUES

POUR S'Y RENDRE Si vous choisissez de partir d'Onomichi, il suffit d'emprunter le shinkansen jusqu'à Okayama où vous changerez pour la ligne Sanyô jusqu'à la cité portuaire. Il y a des shinkansen au départ de Tôkyô ou encore Ôsaka en fonction de votre lieu d'arrivée au Japon.

Si vous préférez partir d'Imabari, sur l'île de Shikoku, il faut également prendre le shinkansen jusqu'à Okayama où vous prendrez l'un des nombreux trains qui desservent Matsuyama via Takamatsu et Kanonji. Vous n'aurez qu'à descendre à Imabari.

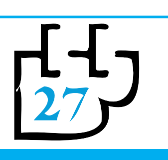

Gabriel Bernard

Vue sur le pont de Kurushima au milieu de la brume depuis l'observatoire de Kirôsan.

Autre bonne nouvelle pour les amateurs de la petite reine, l'ouverture en mars dernier du premier hôtel au Japon conçu entièrement pour les cyclistes. L'Hôtel Cycle, à cinq minutes de la gare, vous permet notamment de monter votre vélo dans la chambre. L'établissement est situé dans l'enceinte de l'Onomichi U2 Building, un ancien entrepôt qui abrite également un restaurant, un café et la Shima Shop, une boutique spécialisée dans les produits du terroir comme la confiture de citron ou les filets de flétans séchés. Le même bâtiment dispose aussi d'un magasin de vélos appartenant à la marque taïwanaise Giant où les cyclistes trouveront tout ce dont ils ont besoin. Dans le cadre des célébrations du 80e anniversaire de la création du Parc national de la mer Intérieure, les autorités organisent jusqu'en octobre la Shimanowa 2014 au cours de laquelle des dizaines d'événements se dérouleront dans les différentes îles. Les festivités culmineront le 26 octobre avec le marathon cycliste entre Onomichi et Imabari auquel participeront 8 000 personnes venues du monde entier.

STEVE JOHN POWELL

Zoom Japon est publié par les éditions Ilyfunet
12 rue de Nancy 75010 Paris - France
Tél : 01 4700 1133 Fax : 01 4700 4428
www.zoomjapon.info - courrier@zoomjapon.info
ZOOM JAPON
Dépôt légal : à parution ISSN : 2108-4483 Imprimé en France
Ont participé à ce numéro : Odaira Namihei, Gabriel Bernard, Eric Rechsteiner, Kimié Ozawa, Jérémie Souteyrat, Jean Derome, Steve Powell, Angeles Marin Cabello, Célia Bonnin, Ritsuko Koga, Haruyo Maeda, Takako Taniguchi, Yoshié Takano, Elodie Brisson, Rié Tanaka, Miwa Takano, Makoto Sato, Marie Varéon (maquette).
Publicité : Kimié Ozawa, Yoshiyuki Takachi.
Responsable de la publication : Dan Béraud



événements

● **Chaine mondiale de Taiko** qui résonnent pour interpeller chacun sur la nécessité d'agir maintenant, à son échelle, à sa place. 7 juin 2014 à 13 h sous le Sacré Cœur, Paris. www.tsunagari-taiko-center.com

Butô Festival 15ème Edition

• Les 3 et 4 juin à 20h30 **Volatile body** Yukio Suzuki
• Le 6 juin à 20h30 **Ombres internes** Jean Daniel Fricker
• Le 7 juin à 20h30 **Au bord du silence** Jean Daniel Fricker
• Les 11,12 et 13 juin à 20h30 **Je ne suis pas zen** Gyohei Zaitsu

Les places réservées seront libérées à partir de 20h20 Tél. 0144760606 resa@tenri-paris.com Tarifs : 15€, 10€ (réduit), 7€ (adh.) Espace Culturel Bertin Poirée : 8-12, rue Bertin Poirée 75001 Paris





cours

● **Ateliers DESSIN-MANGA** Prochains stages intensifs : **Stage du 07/07/2014 au 11/07/2014.** De 11h~15h. **Stage du 15/07/2014 au 18/07/2014.** De 11h~16h. **Stage du 25/08/2014 au 29/08/2014.** De 11h~15h. 265€ttc (matériel et repas compris). Attention nombre de places limité. Réservez dès maintenant sur www.espacejapon.com

● **Stage intensif de japonais pour débutant**, Du 2 au 30 juillet 2014 Lundis, mercredis & vendredis - 24h. de 18h30-20h30. 299€ TTC matériel compris. Inscrivez vous dès maintenant sur www.espacejapon.com

Atelier Création de Wagashi (pâtisserie japonaise) Thème: 3 sortes de pâtisserie de l'été Samedis 5 et 26 juillet 16h~18h Tarif: 50€ Reservation obligatoire www.walaku-paris.com





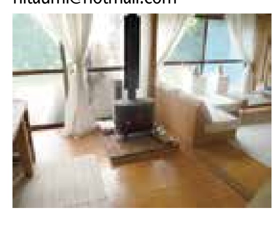
logements

● **Paris Fudosan le spécialiste de l'immobilier** franco-japonais à Paris recherche des STUDIOS à louer pour ses clients japonais. Nos services sont GRATUITS pour nos propriétaires. Paris Fudosan : 18 rue de Richelieu 75001 Paris 0142868739 service@paris-fudosan.com

● Jeune japonais cherche colocation à Paris budget 600€/mois. koskemoto@hotmail.co.jp

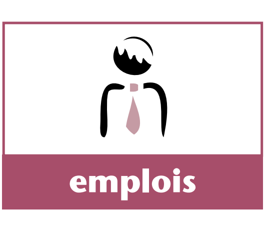
● **家具付きレンタル** 6区 オデオン座 17m² 地上階+メザニン+トイレ シャワー 新装 完備 月750€ tel.06 1128 6784

● **Yokosuka, maison d'artiste** 90m² vu sur mer du juin pour un an, 700 € + ch/mois. hitaumi@hotmail.com



divers

● **Décoration intérieure** : enduits, peinture, travaux très soignés tél : Robert 06 4355 3570 email robert.charzat@wanadoo.fr



emplois

Tarifs des annonces (pour 100 carac.)	
Emploi	50€ttc
Evénement	45€ttc
Cours	40€ttc
Amitié	40€ttc
Logement	35€ttc
Divers	30€ttc
Options	
20 car. suppl.	5€ttc
option web (publication immédiate sur le web + 5 img.)	20€ttc
cadre	50€ttc
gras	50€ttc
img. papier	100€ttc

Pour passer votre annonce dans ZOOM Japon, veuillez vous rendre sur **www.zoomjapon.info**



2 ▸ 6 JUILLET
PARC DES EXPOSITIONS PARIS-NORD VILLEPINTE
SEFA
Japan Expo
2014
15th
Anniversary
STUDIO GHIBLI
Kitaru KOSAKA
Rencontrez le directeur de l'animation de Princesse Mononoké, Le Voyage de Chihiro et Le Vent se lève !
J-MUSIC
Shoko NAKAGAWA
La « it-girl » japonaise aux multiples talents vient enchanter Japan Expo !
ECG
ECG - EUROPEAN COSPLAY GATHERING
11 PAYS EN COMPÉTITION POUR UNE GRANDE FINALE !
Ne manquez pas le plus grand show cosplay d'Europe !
ECG saison 4 sponsorisé par
TOUT JAPAN EXPO DANS TA POCHE !
L'APPLICATION MOBILE OFFICIELLE !
App Store
BlackBerry World
Google play
www.japan-expo.com
MANGA • ANIME • MODE • MUSIQUE • CINÉMA • JEUX VIDÉO • CULTURE POPULAIRE • ARTS MARTIAUX • TRADITIONS
HORAIRES D'OUVERTURE ▸ Mercredi : 14h - 21h • Jeudi à dimanche : 10h - 19h
TARIFS ▸ Mercredi : 8€ • Jeudi : 10€ • Vendredi : 15€ • Samedi : 20€ • Dimanche : 15€
Forfaits uniquement en prévente : 4 JOURS : 49€ • 5 JOURS : 53€
RÉSEAU FNAC : FNAC, Carrefour, Géant, Le Bon Marché, Système U - 0 892 684 694 (0,34€/min) - www.fnac.com - Location Belgique : FNAC - 0 900 00 600 (0,45€/min) - www.fnac.be
RÉSEAU TICKETNET : Auchan, Cora, Cultura, E.Leclerc - 0 892 390 100 (0,34€ TTC/min) - www.ticketnet.fr
TICKETS EN PRÉVENTE OU EN VENTE À L'ENTRÉE DU FESTIVAL (Paiement uniquement en espèces ou CB)
fnac
Direct Matin
NOLIFE
Animeland
wat
A NOUS PARIS
JAPAN AIRLINES
ZOOM JAPON
GAME ONE
J-ONE
MTV
l'Etudiant

NHK WORLD TV Sélection juin 2014



www.nhk.or.jp/nhkworld/

Dimanche
8 juin à
20h10

CYCLE AROUND JAPAN

Randonnée à vélo à travers la péninsule d'Izu, ses stations thermales et ses vues imprenables du mont Fuji.





Dimanche
22 juin à
20h10

Real Samurai

Découvrez le monde du *bushido* en compagnie du maître d'armes Risuke Otake et de ses disciples.





Samedi
28 juin à
23h10

Kawaii International in Myanmar

Trois créatrices de mode cherchent le mélange parfait entre les dernières tendances *kawaii* du Japon et du Myanmar.





NHK WORLD TV est une chaîne en anglais, disponible en France à travers les fournisseurs suivants:



canal 473



canal 182



canal 680



canal 270



canal 731/732



canal 222